|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| STARPTAUTISKĀ JŪRNIECĪBAS ORGANIZĀCIJA |  | A 18/Res.7411993. gada 17. novembrisOriģināls: ANGĻU VALODĀ |
|  |  |  |
| ASAMBLEJAS 18. sesijaDarba kārtības 11. punkts |  | Neizņemt no bibliotēkas |

REZOLŪCIJA A.741(18)

pieņemta 1993. gada 4. novembrī

STARPTAUTISKAIS DROŠAS KUĢU EKSPLUATĀCIJAS UN PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAS VADĪBAS KODEKSS

(STARPTAUTISKAIS DROŠĪBAS VADĪBAS (*ISM*) KODEKSS)

ASAMBLEJA,

ATSAUCOTIES uz Konvencijas par Starptautisko Jūrniecības organizāciju 15. panta j) punktu par Asamblejas funkcijām attiecībā uz noteikumiem un pamatnostādnēm kuģošanas drošības un kuģu radītā jūras piesārņojuma novēršanas un kontroles jomā,

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.680(17), kurā tā aicināja dalībvalstu valdības mudināt personas, kas ir atbildīgas par kuģu vadību un ekspluatāciju, veikt attiecīgus pasākumus, lai izstrādātu, ieviestu un novērtētu drošības un piesārņojuma novēršanas vadību saskaņā ar *IMO* Pamatnostādnēm par kuģu drošas ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadību;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.596(15), kurā tā pieprasa Kuģošanas drošības komitejai vajadzības gadījumā steidzami izstrādāt pamatnostādnes vadības sistēmai gan uz kuģiem, gan krastā, kā arī tās lēmumu iekļaut Kuģošanas drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejas darba programmā attiecīgi punktu par vadības sistēmu gan uz kuģiem, gan krastā, lai nodrošinātu kuģu drošu ekspluatāciju un novērstu jūras piesārņojumu;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.441(XI), kurā tā aicināja katru valsti attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu, ka tāda kuģa īpašnieks, kurš kuģo ar attiecīgās valsts karogu, sniegtu šai valstij aktuālo informāciju, kas nepieciešama, lai varētu identificēt personu, ar kuru ir noslēgts līgums vai kurai īpašnieks attiecībā uz šo kuģi ir citādi uzticējis savus pienākumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību, un lai varētu sazināties ar šādu personu;

ATSAUCOTIES ARĪ uz rezolūciju A.443(XI), kurā tā aicina valdības attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu, ka kapteinis var pienācīgi veikt savus pienākumus attiecībā uz kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību;

ATZĪSTOT nepieciešamību atbilstīgi organizēt vadību, lai nodrošinātu, ka tā spēj rīkoties, lai palīdzētu uz kuģa esošajām personām sasniegt un uzturēt augstus drošības un vides aizsardzības standartus;

ATZĪSTOT ARĪ, ka vissvarīgākais līdzeklis jūras negadījumu un jūras piesārņojuma novēršanai ir kuģu projektēšana, būvniecība, aprīkošana un uzturēšana un to ekspluatēšana ar atbilstoši apmācītu apkalpi saskaņā ar starptautiskajām konvencijām un standartiem, kas attiecas uz kuģošanas drošību un piesārņojuma novēršanu;

ŅEMOT VĒRĀ, ka Kuģošanas drošības komiteja izstrādā prasības, kas jāpieņem 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) līgumslēdzējām valdībām un kas noteiks, ka ir obligāti jānodrošina atbilstība 1. noteikumā minētajam kodeksam;

UZSKATOT, ka minētā kodeksa agrīna īstenošana ievērojami palīdzētu uzlabot drošību jūrā un jūras vides aizsardzību;

ŅEMOT VĒRĀ ARĪ to, ka Kodeksa izstrādē Kuģošanas drošības komiteja un Jūras vides aizsardzības komiteja ir pārskatījušas rezolūciju A.680(17) un tai pievienotās pamatnostādnes;

IZSKATĪJUSI ieteikumus, ko pieņēmusi Kuģošanas drošības komiteja savā sešdesmit otrajā sesijā un Jūras vides aizsardzības komiteja savā trīsdesmit ceturtajā sesijā,

1. PIEŅEM Starptautisko drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksu (Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu), kas ir izklāstīts šīs rezolūcijas pielikumā;

2. STINGRI MUDINA valdības gatavoties Kodeksa obligātas piemērošanas brīdim un iespējami drīz, bet ne vēlāk kā 1998. gada 1. jūnijā īstenot valstī *ISM* kodeksu, primāri to piemērojot pasažieru kuģiem, tankkuģiem, gāzvedējiem, beramkravu kuģiem un mobilām atkrastes iekārtām, kas kuģo ar to karogiem;

3. LŪDZ valdības informēt Kuģošanas drošības komiteju un Jūras vides aizsardzības komiteju par pasākumiem, kas veikti *ISM* kodeksa īstenošanai;

4. LŪDZ Kuģošanas drošības komiteju un Jūras vides aizsardzības komiteju izstrādāt Pamatnostādnes *ISM* kodeksa īstenošanai;

5. LŪDZ ARĪ Kuģošanas drošības komiteju un Jūras vides aizsardzības komiteju periodiski pārskatīt Kodeksu un saistītās pamatnostādnes un nepieciešamības gadījumā tos grozīt;

6. ATSAUC rezolūciju A.680(17).

PIELIKUMS

STARPTAUTISKAIS DROŠAS KUĢU EKSPLUATĀCIJAS UN PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAS VADĪBAS KODEKSS (STARPTAUTISKAIS DROŠAS VADĪBAS (*ISM*) KODEKSS)

PRASĪBAS DROŠĪBAS UN PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAS VADĪBAI

SATURS

Preambula

1. Vispārīga informācija

1.1. Definīcijas

1.2. Mērķi

1.3. Piemērošana

1.4. Drošas vadības sistēmas (*SMS*) funkcionālās prasības

2. Drošības un vides aizsardzības politika

3. Sabiedrības atbildība un pilnvaras

4. Norīkotā(-ās) persona(-as)

5. Kapteiņa pienākumi un pilnvaras

6. Resursi un personāls

7. Plānu izstrāde darbībām uz kuģa

8. Gatavība ārkārtas situācijām

9. Ziņojumi par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām un to analīze

10. Kuģa un aprīkojuma uzturēšana

11. Dokumentācija

12. Sabiedrības apstiprināšana, pārskats un novērtējums

13. Sertifikācija, apstiprināšana un kontrole

# PREAMBULA

1. Šā kodeksa mērķis ir nodrošināt starptautiskus standartus kuģu darbības drošai vadībai un ekspluatācijai un piesārņojuma novēršanai.

2. Asambleja ir pieņēmusi Rezolūciju A.443(XI), ar kuru tā aicina visas valdības spert vajadzīgos soļus, lai atbalstītu kapteini pienācīgi veikt pienākumus attiecībā uz kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību.

3. Asambleja pieņēmusi arī Rezolūciju A.680(17), ar kuru tā atzinusi vajadzību atbilstīgi organizēt vadību, lai nodrošinātu, ka tā atbilst uz kuģa esošo cilvēku vajadzībām, lai sasniegtu un uzturētu augstus drošības un vides aizsardzības standartus.

4. Atzīstot, ka nav divu vienādu kuģniecības sabiedrību un kuģu īpašnieku un ka kuģi tiek ekspluatēti ļoti dažādos apstākļos, Kodekss ir balstīts uz vispārīgiem principiem un mērķiem.

5. Kodekss ir vispārīgs, tā ka to var plaši piemērot. Saprotams, ka dažādiem vadības līmeņiem, vai nu krastā, vai jūrā, vajadzīgs atšķirīgs zināšanu līmenis un attiecīgo jautājumu izpratne.

6. Labas drošības vadības pamats ir saistības augstākajā līmenī. Drošības un piesārņojuma novēršanas jautājumos galarezultātu nosaka individuālās saistības, kompetence, attieksme un motivācija visos līmeņos.

1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

1.1. Definīcijas

1.1.1. “Starptautiskais drošas vadības (*ISM*) kodekss” ir Asamblejas pieņemtais Starptautiskais drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodekss, kuru drīkst grozīt Organizācija.

1.1.2. “Sabiedrība” ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, kuģa pārvaldītājs vai bezapkalpes kuģa (berbouta) fraktētājs, kurš no īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa ekspluatāciju un kurš, uzņemoties šādu atbildību, ir piekritis pārņemt visus pienākumus un atbildību, kas noteikti Kodeksā.

1.1.3. “Administrācija” ir tās valsts valdība, ar kuras karogu kuģim ir tiesības kuģot.

1.2. Mērķi

1.2.1. Kodeksa mērķis ir nodrošināt drošību jūrā, novērst cilvēku ievainošanu vai dzīvības zaudēšanu, kā arī izvairīties no kaitējuma videi, jo īpaši jūras videi, un īpašumam.

1.2.2. Sabiedrības drošības vadības mērķiem, cita starpā:

1.2.2.1. jānodrošina kuģa droša ekspluatācija un droša darba vide;

1.2.2.2. jānosaka drošības pasākumi pret jebkuriem konstatētiem draudiem un

1.2.2.3. nepārtraukti jāuzlabo krasta un kuģu personāla iemaņas drošības vadības jomā, tostarp gatavošanās ārkārtējiem gadījumiem attiecībā uz drošību un vides aizsardzību.

1.2.3. Drošības vadības sistēmai jānodrošina:

1.2.3.1. atbilstība obligātajām normām un noteikumiem un

1.2.3.2. tas, ka ņem vērā piemērojamos kodeksus, pamatnostādnes un standartus, ko ieteikusi Organizācija, administrācijas, klasifikācijas sabiedrības un jūrniecības nozares organizācijas.

1.3. Piemērošana

Šā kodeksa prasības var piemērot visiem kuģiem.

1.4. Drošības vadības sistēmas (*SMS*) funkcionālās prasības

Katrai sabiedrībai jāizveido, jāīsteno un jāuztur drošības vadības sistēma (*SMS*), kas ietver šādas funkcionālās prasības:

1.4.1. drošības un vides aizsardzības politiku;

1.4.2. instrukcijas un procedūras, lai nodrošinātu kuģu drošu ekspluatāciju un vides aizsardzību saskaņā ar attiecīgajiem starptautiskajiem un karoga valsts tiesību aktiem;

1.4.3. noteiktus pilnvaru līmeņus un sakaru līnijas starp krasta un kuģa personālu;

1.4.4. procedūras ziņošanai par nelaimes gadījumiem un neatbilstību šā kodeksa noteikumiem;

1.4.5. procedūras, lai sagatavotos un reaģētu ārkārtas situācijās, un

1.4.6. iekšējo auditu un vadības pārskatu procedūras.

2. DROŠĪBAS UN VIDES AIZSARDZĪBAS POLITIKA

2.1. Sabiedrībai jāizveido drošības un vides aizsardzības politika, kas nosaka, kā sasniegt 1.2. punktā norādītos mērķus.

2.2. Sabiedrībai jānodrošina, ka gan uz kuģa, gan krastā šo politiku īsteno un uztur spēkā visos organizācijas līmeņos.

3. SABIEDRĪBAS ATBILDĪBA UN PILNVARAS

3.1. Ja par kuģi ir atbildīga cita persona, nevis īpašnieks, tad īpašniekam jāpaziņo administrācijai šīs personas pilns vārds un uzvārds un informācija par šo personu.

3.2. Sabiedrībai jānosaka un jādokumentē atbildība, pilnvaras un saiknes starp personālu, kas vada, veic un pārbauda darbu, kas saistīts ar drošību un piesārņojuma novēršanu un ietekmē to.

3.3. Sabiedrība atbild par to, lai norīkotā persona vai personas savu funkciju veikšanai saņemtu pietiekamus resursus un atbalstu no krasta.

4. NORĪKOTĀ(-ĀS) PERSONA(-AS)

Lai nodrošinātu katra kuģa drošu ekspluatāciju un nodrošinātu saikni starp sabiedrību un cilvēkiem uz kuģa, katrai sabiedrībai atkarībā no apstākļiem jānorīko krastā persona vai personas, kam ir tieša piekļuve visaugstākajam vadības līmenim. Norīkotās personas vai personu atbildības jomā un pilnvarās jāietilpst drošības un piesārņojuma novēršanas aspektu uzraudzībai attiecībā uz katra kuģa darbību, kā arī pienākumam vajadzības gadījumā nodrošināt attiecīgus resursus un krasta atbalstu.

5. KAPTEIŅA PIENĀKUMI UN PILNVARAS

5.1. Sabiedrībai skaidri jānosaka un jādokumentē kapteiņa atbildība par:

5.1.1. sabiedrības drošības un vides aizsardzības politikas īstenošanu;

5.1.2. apkalpes motivēšanu ievērot šo politiku;

5.1.3. atbilstošu vienkārši un skaidri izklāstītu rīkojumu un instrukciju izdošanu;

5.1.4. noteikto prasību ievērošanas pārbaudi un

5.1.5. *SMS* pārskatīšanu un ziņošanu vadībai krastā par tās trūkumiem.

5.2. Sabiedrībai jānodrošina, lai kuģa un krasta *SMS* būtu skaidra norāde, kurā uzsvērtas kapteiņa pilnvaras. Sabiedrībai ar *SMS* jānosaka, ka kapteinim ir lielākās pilnvaras un atbildība pieņemt lēmumus attiecībā uz drošību un piesārņojuma novēršanu un vajadzības gadījuma lūgt sabiedrības palīdzību.

6. RESURSI UN DARBINIEKI

6.1. Sabiedrībai jānodrošina, ka kapteinim ir:

6.1.1. atbilstoša kvalifikācija komandēšanai;

6.1.2. pilnīgas zināšanas par sabiedrības *SMS* un

6.1.3. vajadzīgais atbalsts, lai varētu droši veikt kapteiņa pienākumus.

6.2. Sabiedrībai jānodrošina, ka uz katra kuģa strādā saskaņā ar valsts un starptautiskajam prasībām kvalificēti, sertificēti un veseli jūrnieki.

6.3. Sabiedrībai jāievieš procedūras, lai nodrošinātu, ka jaunos darbiniekus un darbiniekus, kuri norīkoti veikt jaunus pienākumus attiecībā uz drošību un vides aizsardzību, atbilstīgi iepazīstina ar viņu pienākumiem. Saprotami jāizklāsta, jādokumentē un jāizsniedz instrukcijas, kuras ir būtiski sniegt pirms kuģošanas.

6.4. Sabiedrībai jānodrošina, ka viss sabiedrības *SMS* iesaistītais personāls pietiekami izprot attiecīgos noteikumus, tiesību aktus, kodeksus un pamatnostādnes.

6.5. Sabiedrībai jāizveido un jāuztur spēkā procedūra, lai noteiktu, vai ir nepieciešamas mācības, kas var būt vajadzīgas, stiprinot *SMS*, un jānodrošina, ka šādas mācības nodrošina visam attiecīgajam personālam.

6.6. Sabiedrībai jānosaka procedūra, kādā kuģa personāls darba valodā vai tam saprotamā(-ās) valodā(-ās) saņem attiecīgo informāciju par *SMS*.

6.7. Sabiedrībai jānodrošina, ka kuģa personāls, pildot savus ar *SMS* saistītos pienākumus, spēj efektīvi sazināties.

7. PLĀNU IZSTRĀDE DARBĪBĀM UZ KUĢA

Sabiedrībai jānosaka procedūras, kā sagatavot plānus un instrukcijas galvenajām darbībām uz kuģa, kas saistītas ar kuģa drošību un piesārņojuma novēršanu. Dažādie attiecīgie pienākumi jānosaka un jāsadala kvalificētam personālam.

8. GATAVĪBA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀM

8.1. Sabiedrībai jānosaka procedūras, lai skaidri izklāstītu, aprakstītu un rīkotos iespējamās ārkārtas situācijās uz kuģa.

8.2. Sabiedrībai jānosaka mācību trauksmes un apmācības programmas, lai sagatavotos ārkārtas situācijām.

8.3. *SMS* jānodrošina, ka sabiedrības organizācija spēj jebkurā laikā reaģēt bīstamās situācijās, nelaimes gadījumos un ārkārtas situācijās, kurās iesaistīti tās kuģi.

9. ZIŅOJUMI PAR NEATBILSTĪBĀM, NELAIMES GADĪJUMIEM UN BĪSTAMĀM SITUĀCIJĀM UN TO ANALĪZE

9.1. *SMS* jāiekļauj procedūras, kas nodrošina, ka sabiedrībai ziņo par neatbilstībām, nelaimes gadījumiem un bīstamām situācijām, kā arī tos izmeklē un analizē nolūkā uzlabot drošību un novērst piesārņojumu.

9.2. Sabiedrībai jānosaka procedūras, lai īstenotu koriģējošu rīcību.

10. KUĢA UN APRĪKOJUMA UZTURĒŠANA

10.1. Sabiedrībai jānosaka procedūras, lai nodrošinātu, ka kuģi uztur saskaņā ar attiecīgām normām un noteikumiem, kā arī jebkurām papildu prasībām, ko var noteikt sabiedrība.

10.2. Ievērojot šīs prasības, sabiedrībai jānodrošina, ka:

10.2.1. pārbaudes veic pēc atbilstīgiem starplaikiem;

10.2.2. par jebkuru neatbilstību ziņo, norādot tās iespējamo cēloni, ja tāds ir zināms;

10.2.3. veic atbilstīgu koriģējošu darbību un

10.2.4. reģistrē šos pasākumus.

10.3. Sabiedrībai jānosaka procedūras, kādās saistībā ar *SMS* precīzi identificē aprīkojumu un tehniskās sistēmas, kuru pēkšņa sabojāšanās var radīt bīstamas situācijas. *SMS* jābūt iekļautiem īpašiem pasākumiem, kas paredzēti šādu iekārtu un sistēmu uzticamības paaugstināšanai. Šajos pasākumos jāiekļauj regulāra to rezerves ierīču un iekārtu vai tehnisko sistēmu testēšana, ko neizmanto nepārtraukti.

10.4. Pārbaudes, kas minētas 10.2. punktā, kā arī pasākumi, kas minēti 10.3. punktā, jāiekļauj kuģa darbības uzturēšanas ierastajā kārtībā.

11. DOKUMENTĀCIJA

11.1. Sabiedrībai jānosaka un jāuztur spēkā procedūras, lai kontrolētu visus ar *SMS* saistītos dokumentus un informāciju.

11.2. Sabiedrībai jānodrošina, ka:

11.2.1. derīgi dokumenti ir pieejami visās attiecīgajās vietās;

11.2.2. pilnvarots personāls izskata un apstiprina izmaiņas dokumentos un

11.2.3. novecojušus dokumentus tūlīt izņem no aprites.

11.3. Dokumentus, ko lieto, lai aprakstītu un ieviestu *SMS*, var uzskatīt par drošības vadības instrukcijām. Dokumenti jāuzglabā tā, kā sabiedrība atzīst par visefektīvāko. Uz katra kuģa jāglabā informācija, kas attiecas uz šo kuģi.

12. SABIEDRĪBAS APSTIPRINĀŠANA, PĀRSKATS UN NOVĒRTĒJUMS

12.1. Sabiedrībai jāveic iekšējie drošības auditi, lai pārbaudītu, vai drošības un piesārņojuma novēršanas pasākumi atbilst *SMS*.

12.2. Sabiedrībai periodiski jānovērtē efektivitāte un, ja vajadzīgs, jāpārskata *SMS* saskaņā ar sabiedrības noteikto procedūru.

12.3. Auditi un iespējamās koriģējošās darbības jāveic saskaņā ar dokumentāri noteiktu procedūru.

12.4. Personālam, kas veic auditus, vajadzētu būt neatkarīgam no pārbaudāmajām jomām, ja vien tas nav iespējams, ņemot vērā sabiedrības lielumu un veidu.

12.5. Auditu un pārskatu rezultāti jādara zināmi visam attiecīgajā jomā iesaistītajam personālam.

12.6. Vadības personālam, kas atbild par attiecīgo jomu, savlaicīgi jālabo atklātie trūkumi.

13. SERTIFIKĀCIJA, APSTIPRINĀŠANA UN KONTROLE

13.1. Kuģis ir jāpārvalda sabiedrībai, kurai attiecībā uz šo kuģi ir izsniegts atbilstības dokuments.

13.2. Administrācijai, administrācijas atzītai organizācijai vai valsts valdībai, kas darbojas administrācijas vārdā un kam sabiedrība ir uzticējusi vadīt tās darbību, būtu jāizsniedz atbilstības dokuments katrai sabiedrībai, kas atbilst *ISM* kodeksa prasībām. Šis dokuments būtu jāpieņem kā pierādījums, ka sabiedrība spēj izpildīt Kodeksa prasības.

13.3. Šāda dokumenta kopijai vajadzētu būt uz kuģa, lai kapteinis, ja viņam to lūdz, varētu to uzrādīt administrācijas vai tās atzītas organizācijas veiktas apstiprināšanas gadījumā.

13.4. Sertifikātu, ko sauc par drošības vadības sertifikātu, administrācijai vai administrācijas atzītai organizācijai būtu jāizsniedz kuģim. Administrācijai, izsniedzot sertifikātu, būtu jāpārbauda, vai sabiedrība un tā kuģa vadība darbojas saskaņā ar apstiprināto *SMS*.

13.5. Administrācijai vai administrācijas atzītai organizācijai būtu periodiski jāpārbauda, vai kuģa *SMS* darbojas saskaņā ar apstiprināto kartību.